

NY-1920. Hugh Ferriss y la ut

vertical

Rafael Diez

20



A finales del siglo XIX, gracias al ferrocarril, Londres ya ha explotado horizontalmente. La consecuente densificación de la ciudad central, hace necesaria la creación, en 1863, de un primer suelo artificial, el "metro". New York también se ha lanzado a la misma carrera, en 1883 inaugura el puente de Brooklyn y deja de ser una isla. El tranvía eléctrico, en 1884, y los trenes de cercanías, en 1890, extienden sus líneas entre inacabables suburbios. Su foco son los diversos niveles de la Grand Central Station (1903-13). Pero es gracias al ascensor y sobre todo al perfeccionamiento de las estructuras de entramado de acero, en 1890, que se inicia en su núcleo comercial otro tipo de explosión.

Chicago tiene un lugar preeminente en el desarrollo de la ciudad en altura, pero un simple recuento desvela por qué NY domina la imaginación popular. Hacia finales de 1912, en Manhattan ya había 1.510 edificios de 9 a 17 plantas y 91 de 18 a 55 plantas; en Chicago sólo una décima parte. Y en 1929, Chicago y NY, respectivamente, tenían 384 y 2.291 edificios de 10 a 20 plantas, o 65 frente a 188 de más de 21 plantas. Son las imágenes del brutal crecimiento en altura de NY, durante las dos primeras décadas del siglo XX, las que abren la posibilidad de una ciudad que es algo más que un ligero relieve del plano. En 1898, el 15 de Park Row ya se elevó hasta los 120 m., y, en 1913, el Woolworth llega a los 241 m. En calles como Wall Street

y en todo el Lower Broadway, los altos alquileres animan a la construcción de torres incluso en pequeños solares. Las congestionadas calles se convierten en profundos cañones.

En la imaginería popular, los puentes colgantes y las líneas férreas elevadas se alían con las vertiginosas torres. Su maridaje es el futuro. Entre los rascacielos, sobre los diversos niveles superpuestos de calzadas, circulan velozmente los automóviles, sorteando dirigibles y aeroplanos. Y de esa desmesura metropolitana es Hugh Ferriss (1889-1962), especialmente con las ilustraciones de su libro "The Metropolis of Tomorrow", editado en 1929, quien asume el papel de demiurgo. Sus imágenes prospectivas monumentalizan, mediante una dramática iluminación, las ya de por sí enormes estructuras.

Sant'Elia (1888-1916) parecería el precedente más inmediato. Pero la Città Nuova, de 1914, con sus puentes metálicos, pasarelas, cintas rápidas de transporte y edificios de aspecto fabril, es pura imagen, una visión romántica de la tecnología. Encarna la rebelión contra la academia historicista de una determinada vanguardia artística. Asume el desvarío esteticista de Filippo Tomaso Marinetti, de su manifiesto futurista de 1909. Son vivas a la guerra, al patriotismo, a la muchedumbre industrial, frente al antiguo mundo acogedor y multicolor representado por la imagen de un lento tranvía traqueteante. El futuro habla en el rugido de los automóviles, los nuevos centauros.

Hugh Ferriss, aunque en sus visiones metropolitanas ofrece una misma exaltación romántica, da imagen a la realidad del proceso urbano de NY, a esa gran ola de prosperidad que impulsa en los años veinte, después de la primera guerra mundial, a la mayor economía del planeta. Sus dibujos, por pueriles que parezcan, fueron acogidos como una estimulante, sana y necesaria, crítica social. Su posición no es

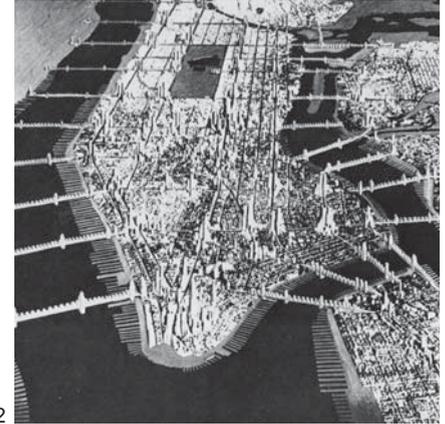
muy lejana a la de Le Corbusier o a la de la vanguardia europea de los años 20. El programa estético queda en un segundo plano, lo urgente es planificar el caótico crecimiento. Comparten el convencimiento de que es necesario coordinar las fuerzas sociales, para encauzar el ciego progreso tecnológico y dirigir la extraviada energía del capital hacia la satisfacción de las necesidades humanas.

Los dibujos más desenfundados del libro no son su tesis, sino una advertencia. Muestran el posible infierno urbanístico a que puede llevar el crecimiento descontrolado. Una ciudad desbordada por el tráfico, sin capacidad para ofrecer un remanso de paz ni en las alturas, pues el caos actual se repite en varios niveles hasta el infinito. Sus propuestas quieren ser realistas y parten del conocimiento adquirido en el desarrollo de su carrera profesional, en su participación en la construcción de ese NY metropolitano y vertical.

Su especialidad era la representación. Llegó a ser el preferido, entre sus compañeros, para dar vida a imágenes de grandes proyectos con las que se deseaba impresionar al cliente. Sus perspectivas, según sus propias palabras, atendían tanto a la realidad física como al tono emocional de la obra. Con el tiempo, esta aproximación empática dio lugar a una manipulación dramática de luces y sombras. El uso del carboncillo, realza los perfiles y borra los pormenores del edificio. Ese tratamiento plástico de las grandes moles que empezaban a inundar la ciudad ayudó a la creación de una nueva estética. La estructuración de la superficie pierde importancia frente al modelado del volumen.

"The Metrópolis of Tomorrow" se publica en 1929, pero la mitad de los dibujos son anteriores a 1926. La mayoría de las ideas expuestas se alumbraron en los trabajos realizados con los arquitectos Harvey Corbett (1873-1954) y Raymond Hood (1881-1934). El pri-

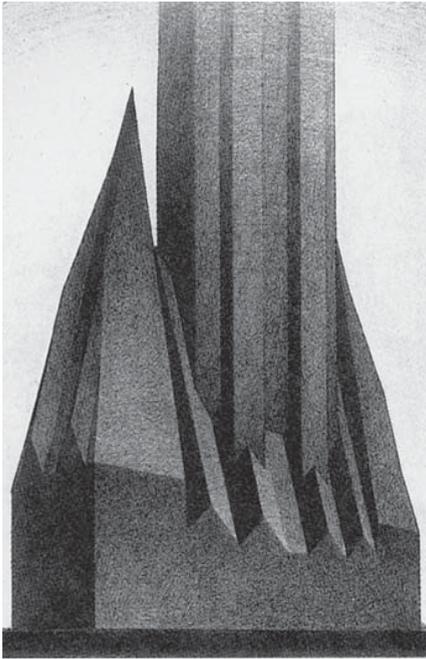
1. Harry M. Petit. "¿Qué nos depara la posteridad?", 1908
2. Raymond M. Hood, Modelo para Manhattan en 1950
3. Vista del Lower Manhattan, New York



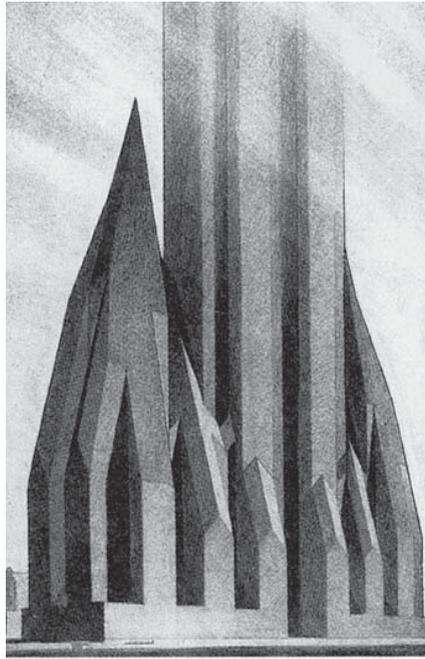
2



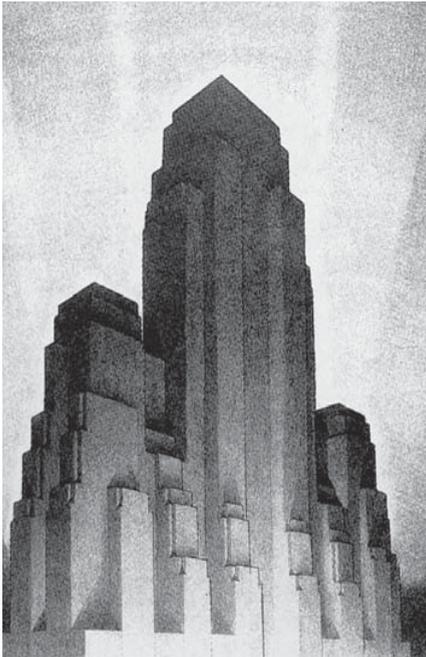
3



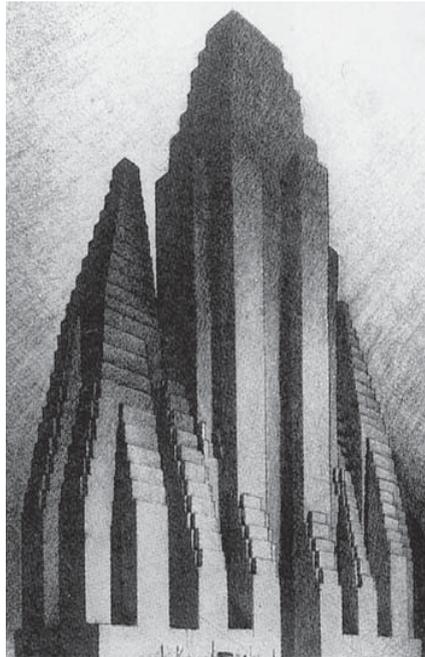
4



5



6



7

mero, en 1922, consiste en un estudio sobre la Ordenanza de zonificación volumétrica para NY de 1916. En los dibujos se representa el volumen máximo permitido para un edificio que cubre toda una manzana (61X183 m.). Las sucesivas fases muestran su excavación, la adecuación a las necesidades de iluminación y ventilación de las oficinas. La sorpresa fueron las ricas formas plásticas que ofrecía ese trabajo volumétrico, muy alejadas de los prismas puros al uso, cuya articulación dependía de la superposición de ordenes clásicos.

Esta Ordenanza fue la primera restricción al crecimiento de NY, después del Plan de los Comisionados que, en 1811, estableció la trama de Manhattan. Introdujo, junto a una zonificación en tres categorías (residencial, comercial y sin restricción), una limitación espacial. Los edificios, tras subir en vertical 27 m. en las calles, o de 46 a 61 m. en las avenidas, han de mantenerse por debajo del plano trazado desde el centro de la calle hasta esa primera cornisa. Aunque existe la posibilidad de levantar una torre de altura ilimitada, siempre que ocupe menos de un 25 % de la parcela.

La búsqueda de la máxima rentabilidad obliga a proyectar figuras en forma de zigurat que, a partir de los años 20, devienen una estética popular, imagen de modernidad y riqueza. Se suele identificar con el art deco, pero en la época se conocía como estilo escalonado, o de New York, o, simplemente, moderno. Sin embargo, Corbett y Ferriss intuyen las implicaciones urbanísticas de la ley. Para que las dimensiones de las torres sean rentables (45x60 m. de base) se necesitan solares grandes. Se ha de superar la visión del beneficio individual inmediato, la planificación ofrece mayores beneficios. La ciudad ha de crecer como un conjunto de torres espaciadas, inmersas en grandes complejos edificatorios. Así, se evitan las sombras que arrojaban los edificios, unos sobre otros, y las calles dejan de ser un río de

automóviles entre profundos cañones. Rentabilidad y bien público se unen en un crecimiento racional.

Esta solución no disminuye la densidad, ni el consecuente caos en el tránsito. Así, en 1923, empiezan a trabajar en la posibilidad de aumentar la superficie circulatoria mediante la segregación del tráfico peatonal y el rodado. En un proceso de renovación urbana, se amplían las calzadas. Los edificios ofrecen parte de sus bajos a modo de pórticos peatonales, que incluso colonizan un nivel superior. En la exposición Titan, de 1925, se enriquece el repertorio. Los puentes colgantes aparecen edificadas, y la densa ciudad central en sus niveles superiores, escalonados, ofrece un conjunto de terrazas ajardinadas a las que se abren los apartamentos de los más ricos.

En 1924, Hugh Ferriss y Raymond Hood extienden la lógica de este desarrollo al sistema circulatorio. Publican la visión de una metrópolis desarrollada sobre una malla triangular de autopistas en cuyos nodos, los puntos de mayor accesibilidad, el suelo se multiplica hacia el cielo en vertiginosas torres. En "The metropolis of tomorrow", Ferriss reúne todas estas propuestas en una utopía realista. Reconoce la imposibilidad de ir contra los intereses económicos de la ciudad centralizada, y nos muestra una NY real embellecida por una planta de geometría regular. En el triángulo enmarcado por un círculo se desarrolla la ciudad comercial, alrededor se extiende una corona verde residencial.

Cuando Le Corbusier llega a New York, en 1935, poco tiene que enseñar a los arquitectos de la ciudad. Nada más parecido a la utopía de Ferriss que su Ville Contemporaine de 1922. Ni siquiera la crítica de Hilberseimer, en 1924, al problema del incremento de desplazamientos y su solución en la "Ciudad vertical", mediante la creación de dos niveles superpuestos (el comercial ligado al tráfico rodado y el residencial unido

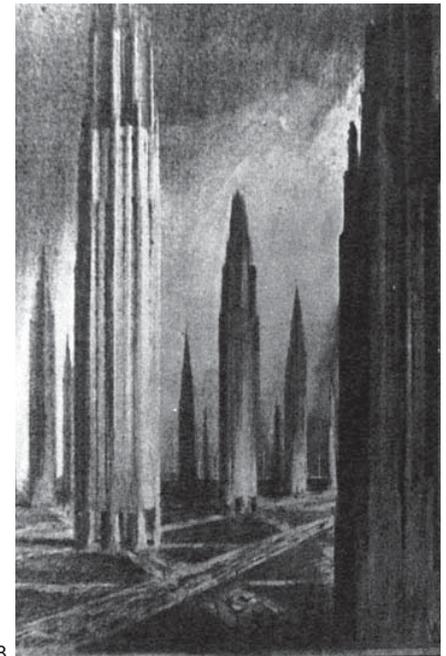
al peatonal), es novedosa. Esta reivindicación de los usos mixtos de la ciudad tradicional es algo implícito en las propuestas de Ferriss. Y Raymond Hood lo plantea de manera explícita en su "City under a single roof", de 1929.

La crítica fuerte a la metrópoli central es la imposibilidad de un crecimiento ilimitado, la congestión inaguantable de su núcleo, a pesar de las diversas soluciones en altura. En 1930, el "Plan Obus" de Le Corbusier reconoce el carácter territorial de la ciudad y la necesidad de ligar su desarrollo a las infraestructuras de comunicación, un tema que ya había desarrollado Ferriss en las imágenes de la "Ciudad de agujas" o en los puentes edificadas. Pero en La Ville Radieuse, de 1931, asume las propuestas de los desurbanistas. La dispone en franjas, posibilitando su crecimiento lineal. Hilberseimer, a partir de 1927, dispersa la metrópolis en esquemas territoriales en forma de espina de pez. La vanguardia abandona la ciudad densa y su desarrollo en altura. Pero Ferriss nunca llega a plantear tales extremos. El haber presenciado la gestación y puesta en práctica de la Ordenanza de 1916 le impide asumir el idealismo económico que entrañan tales propuestas dentro de una economía capitalista. El crecimiento vertical y el desarrollo de la tipología del rascacielos en el centro de la ciudad respondía a unos intereses muy crudos.

El apoyo para materializar la Ordenanza del 1916 se fraguó entre 1911-13, debido a los problemas que comenzaba a causar la enorme densidad edificatoria del Lower Manhattan, cimentada en las altas rentas que proporcionaba la centralidad. El edificio Equitable, por ejemplo, ocupaba toda una manzana (0.4 ha.). Era un prisma puro, 165 m. de altura a plomo sobre la calle (100.000 m² de superficie comercial para 13.000 trabajadores). La sombra que proyectaba hizo que los propietarios vecinos pidieran rebajas en los impuestos, debido a la

Hugh Ferriss. Variaciones sobre la Ley de Zonificación de NY, 1916:

4. Primera fase: representación del máximo volumen permitido construir en una manzana entera.
5. Segunda fase: Corte del volumen para dejar pasar la luz natural.
6. Tercera fase: Las grandes pendientes de la segunda fase se tallan en formas rectangulares.
7. Cuarta fase: Volumen resultante de eliminar las partes menos aconsejables.
8. Dibujo de Hugh Ferriss sobre la propuesta de M. Raymond Hood en 1924 para "La ciudad de las agujas".



9. Hugh Ferriss, "The Metropolis of tomorrow", 1929. Propuesta del *Advisor Committee of Architects of the Regional Plan of New York* para incrementar su capacidad y su entorno, 1923
10. Hugh Ferriss, "The Metropolis of tomorrow". Apartamentos sobre puentes
11. Raymond Hood. "A City Under a Single Roof". *Nation's Business* vol. 17, n. 12 (Nov. 1929), pp.19-29



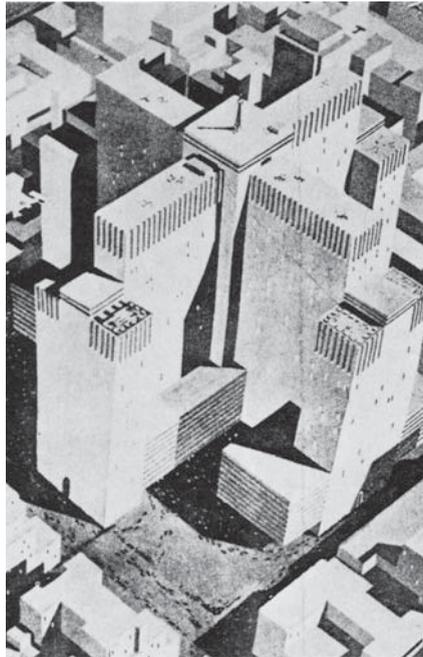
perdida de valor de sus inmuebles. Por otro lado, se creó un grupo de presión para defender las calles comerciales ricas frente a la proliferación de edificios de talleres en altura, cuyos andrajosos obreros inundaban las calles en la hora del almuerzo.

En 1913 se logra crear una comisión para estudiar la posibilidad de limitar alturas y zonificar la ciudad, aunque en 1916 aun no había dado resultados. Hubo una amenaza de boicot, pero el factor determinante para su aprobación fue la depresión del mercado, cuando el muy bien organizado grupo de especuladores en capitales inmobiliarios, opuestos a regulación, vio la norma como un mecanismo para animar el mercado en un nuevo ciclo alcista y proteger el muy volátil valor de la propiedad del suelo comercial de Manhattan.

La ley era muy poco restrictiva, y el boom de los años veinte demostró que, pese a las mejoras, no reducía la densidad edificatoria y la congestión. Se hicieron insistentes demandas para una mayor limitación, que no se atendieron durante la bonanza. Los detractores argumentaban que las torres no eran rentables, pero para las grandes corporaciones y sus ocupantes era una cuestión de prestigio, de publicidad que estaban dispuestos a pagar. Con la gran depresión de 1929 todo se acalló. El último proyecto gigante es el Rockefeller Center, de 1930. Proponía puentes entre las terrazas ajardinadas de los distintos edificios y un nivel subterráneo de tiendas abiertas a una plaza que, tras su fracaso, se ocupó con una pista de patinaje.

La liberalidad de la fórmula es lo que aseguró que no se modificase en 45 años. En Chicago, en 1892, el alcalde había vetado la ley que imponía un límite en los 46 metros de altura, pero un año después, durante la recesión, aceptó bajarlo a 40. En 1902, con la bonanza se elevó a 80, pero en 1911 con la caída del mercado se redujo a 61, y, en 1920,

24



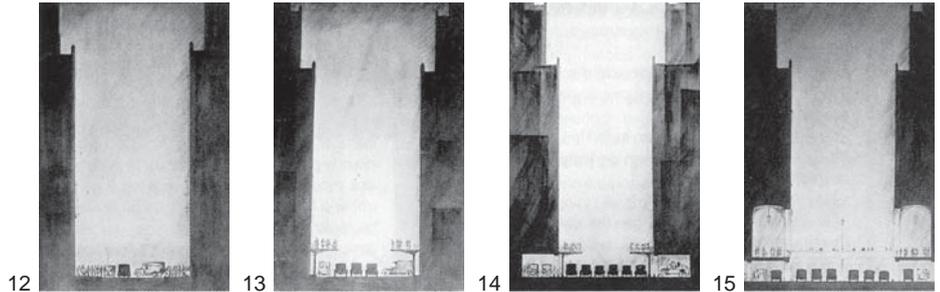
10

11

se volvió a subir a 80, para estimular la inversión. Las limitaciones eran impulsadas por el mercado residencial, y se oponían a ellas los grandes constructores, inversores y corporaciones. NY, como muchas otras ciudades, siempre aprobó sus leyes durante las cíclicas depresiones, como un medio para estabilizar la economía, cuando los operadores especulativos estaban en una posición financiera y política débil.

Hay que esperar hasta la ley de 1961, que cambió el límite de población de 55 a 12 millones, para encontrar una restricción a la densidad edificable y un intento de ampliar el espacio público. Las torres que se construyen en esa década, en la línea abierta por el Seagram de Mies, nacen de la bonificación (el 20% del volumen edificable) aplicada a quien liberase parte del solar, o, si sólo cubrían el 40%, a la absoluta libertad de altura. Pero esta posible mejora, justo antes de un ciclo alcista, no era más que una concesión a las grandes corporaciones que pedían superficies más extensas para sus torres de oficinas, ya que ahora no dependían de la ventilación e iluminación natural. Así nace la gran explosión de rascacielos de los años sesenta y setenta, torres mucho más voluminosos que las anteriores entre pequeñas plazas barridas por el viento. Esa imagen moderna se impuso porque la compensación era tan rentable, la superficie útil ganada multiplicaba por 48 la del solar cedido, que sin excepción, todos la aprovecharon.

Esa es la utopía objetiva del planeamiento urbano y de la política económica de muchas ciudades que viven de su congestión. La solución "racional", ahora y en cualquier época, sólo es aplicable a ciudades nuevas de fundación, como Brasilia o Chandigahr, ejemplos aislados. La utopía vertical se construye a trozos, en cada uno de los rascacielos y "malls" de las metrópolis americanas.



H. Ferriss y W. Corbett. Propuestas para reducir la congestión del tráfico en N.Y.:

12. Situación actual
 13. Los peatones se elevan a un nivel superpuesto al tráfico rodado
 14. Excavación de los edificios para albergar dos filas de aparcamiento
 15. Aparecen puentes para cruzar las calles
16. Henry W. Corbett: "Observando una calle de la Nueva York futura en 1975"



16